

基于品质提升的城市设计策略研究

——以大车都为例

Research on Urban Design Strategy Based on Quality Improvement

——Example of a Car City

文 / 洪颖

Hong Ying

作者简介

洪颖 成都市规划设计研究院 硕士 工程师

ABSTRACT

文章以品质提升为目标,贯彻产城融合为理念,分析了大车都主要面临的问题,以“一都三片、两廊三心”的总体结构划分功能片区;以“中国大车都”的总体形象和产业特点定位空间特征;以“快速疏导、步行优先”的交通策略整合道路体系;打造“望山见水、透风见绿”的生态格局;对城市空间中的重点要素进行控制和引导,从而塑造富有特色、以人为本的大车都。

This paper aiming at improving the quality and implementing the concept of integration of production and city, the main problems faced by a car city is analyzed, It divides functional areas according to the overall structure of "one capital, three corridors and three hearts"; locates spatial characteristics according to the overall image and industrial characteristics of "China's big car capital"; integrates the road system with the traffic strategy of "rapid dredging, walking first"; creates the ecological pattern of "seeing the mountains and rivers through the scenery, seeing the green through the wind"; and establishes the ecological pattern of urban space. The key elements should be controlled and guided, so as to create a distinctive and people-oriented car city.

KEY WORDS

空间品质; 产城融合; 大车都; 城市设计

quality of space; production city integration; a car city; urban design

引言

近年来成都市工业呈快速崛起之势,作为全市工业发展中的重要一环,大车都发展尤为迅猛,从2007年的零基础到2015年迈上千亿台阶,其产业发展远超早期规模。但早在大车都发展初期,生产条件与生活配套不匹配的现象已十分明显,并且这个问题将随着产业能级的提档升级更加显著。区域内建设用地以汽车产业园区为主,建设模式单一,周边配套功能不完善且布局分散,给通勤人员的日常生活带来极大不便。在产业功能区方面,汽车企业因规模效益往往粗放扩张用地且各自为政,致使片区街坊尺度过大、路网不均衡。在城市功能区方面,城市功能区建设严重滞后于产业区,缺少公共交往和活动的场所(图1)。

因此,此次策略研究以空间品质提升为目标,将完善城市功能结构、促进产城融合作为首要任务,将城市建设与资源优势相融,强调因地制宜、凸显特色,从而引导未来大车都用地功能布局的改变、促进产城关系的平衡,并通过塑造特色空间形象来提升城市空间品质,全面满足大车都产城融合发展的要求。

1 大车都背景

“大车都”位于成都市东侧,辖区包括龙泉驿区、青白江区、简阳市部分片区,规划总面积430平方公里,规划建设用地364平方公里,其中工业园区面积139平方公里(含后备空间26平方公里)(图2)。规划区由龙泉山一分为二,规划范围内多条水河流东西向横穿基地,使大车都形成优越的自然环境和山水格局。大车都汽车产业基础雄厚,2015年区域实现汽车产业总产值1267.2亿元,整车产量93.3万辆,位于全国第九。

绕城外建设用地区	用地类型	A-公共服务设施用地	B-商业服务设施用地	G-绿地	M-工业用地	R-居住用地	S-交通用地	U-市政用地	W-物流用地	总计
2012年	面积(公顷)	689	379	358	2391	2308			109	5345
	所占比例	8.9%	4.89%	4.62%	30.88%	29.8%			1.41%	100.00%
2016年	面积(公顷)	702.00	399.56	646.66	3370.87	2513.39	986.65	271.29	178.65	9069.11
	所占比例	7.74%	4.41%	7.13%	37.17%	27.71%	10.88%	2.99%	1.97%	100.00%
2020年	面积(公顷)	963.04	2021.85	3187.31	3124.13	3443.69	2238.52	156.72	422.64	15673.9
	所占比例	6.78%	14.24%	22.45%	22%	24.25%	15.76%	1.1%	2.98%	100.00%

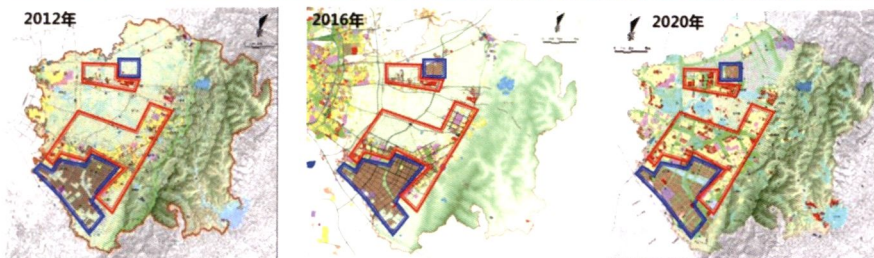


图1 城市功能与产业功能用地对比分析(图片来源:中国城市规划设计研究院、成都市规划设计研究院《龙泉驿国家中心城市副中心空间发展战略研究》成果)

大车都作为成都市工业空间发展的重要板块,是成都市龙泉山现代产业基地最具活力的区域之一。过去的十年中,以龙泉驿经开区为主体的大车都对地区经济建设及社会发展作出了极大贡献。新阶段的大车都正面临着产业结构转型、空间进一步拓展等问题,城市功能正处于“功能自立”到“输出辐射”的阶段。

2 总体目标与思路

2.1 打造多元复合的城市功能,加快完善城市公共中心体系建设

随着产业规模的不断扩大、产业能级的快速提升,大车都对服务产业的需求将变得更加多元。基于大车都的用地发展条件和“复合型副中心”发展战略的提出,城市定位从产业引领向产城融合转变,大车都将成为具有输出辐射功能的城市级综合副中心。此次研究在范围内划分功能片区并进一步确立产城单元,结合功能片区与产城单元建立片区

级中心,为产城单元完善的生产、生活配套。同时研究还提出加快重大公共设施和公共服务体系的构建,完善现代化服务功能。

2.2 融合自然资源,提升生态格局

促进山水要素和城市的有机融合,对山水要素进行重点保护和多元利用。引导龙泉山功能由“隔断”向“纽带”转变,中央绿海从“保护”向“休闲”功能转变。综合考虑和打造大车都的现状山体和水系,充分挖掘山体资源、提升河道两岸的景观品质,并加强居住区段和工业区段的景观系统设计。

2.3 促进风貌协调,凸显城市特色

在风貌协调部分,研究充分考虑已有功能结构和空间形态的基础,既体现了新阶段城市建设特征,又注重原有的空间形态及功能特色的传承发展。通过控制手段使不同功能、不同类型的片区在空间上协调相融,实现空间一体化发展。

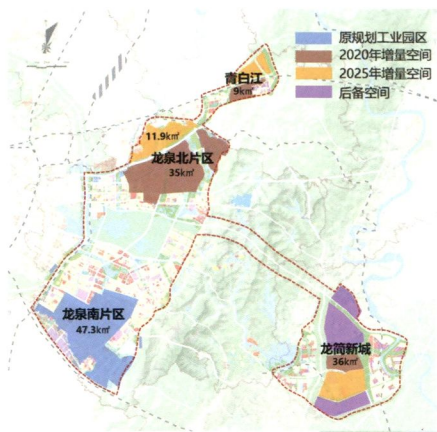


图2 大车都规划范围及用地分析(图片来源:成都市规划设计研究院《成都市大车都概念性总体规划》成果)

3 策略研究

3.1 形成“一都三片、两廊三心”的总体空间结构

在结构方面,研究提出了“一都三片、两廊三心”的空间布局。其中,“一都三片”指大车都工业板块由龙泉北片区、龙泉南片区及龙简片区组成。“两廊”为龙泉山生态绿廊和中央绿海生态廊;“三心”为皇冠湖主中心、西河次中心和龙简次中心。其中皇冠湖主中心承担市级创新、商业商务、交通枢纽等多项国家中心城市服务功能和区级综合服务功能,以及总部经济、科研等综合型功能(图3)。

通过“一都三片、两廊三心”的打造,以龙泉山、中央绿海为核心的山水格局为媒介紧密联系三大片区及其城市中心,将各片区生活性、景观性、交通性轴线有机融合,构建大车都特色格局。

3.2 以“中国大车都”为目标塑造城市形象,体现产业个性

根据定位,大车都将建成国内独具特色的产业集群,融合以人为本与绿色发展的理念,形成集汽车生产、汽车展销、总部经济、研发办公、商贸娱乐等功能为一体的多元复合汽车产业园,充分展示具有现代感的汽车城形象。

3.3 以“快速疏导、步行优先”的交通策略整合道路体系

在大车都城市设计中,根据大车都居民使用者和使用方式的不同,规划将道路体系分为居住生活系统和产业园区系统。居住生活系统主要包括居民散步路线、晨运路线、居住区内游憩空间及园区内部游憩空间,保证居民的活动不受外界干扰;产业园区系统主要由园区内部的公共绿地、广场、步行道等构成。规划地段的交通发展策略依托慢行系统打造游憩的主轴线,并沿主轴线将地段内各风貌片区、景观节点和产业节点相串联。在此基础上,通过合理设置车行流线和各地块内的停车共享设施来提高运作效率,确保车行与步行的高效转换。

3.4 打造“望山见水、透风见绿”的生态格局

规划将构建“水绿汇聚、中央绿海”的整体

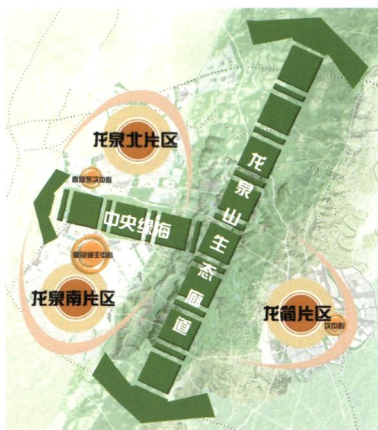


图3 空间结构分析图(图片来源:成都市规划设计研究院《成都市大车都概念性总体规划》成果)

生态结构,其中:

“水绿汇聚”指包含东风渠在内的10条河湖;“中央绿海”包括青龙湖、洛水湿地、蔚然花海等,面积约55平方公里。

规划构建“山上高峡平湖,山下多脉汇聚”的水网结构,实现水网体系综合提升。按“岸线通,通道通、绿化通”的要求,以“城市修补、生态修复”的手法,对大车都区域河道进行综合梳理与治理。

此外,临山居住片区应转变现有单一地产主导模式,植入高品质城市公共设施,激发山前地区空间活力,带动城市价值全面提升。中央绿海在基本农田保护基础上,拓展多元化休闲功能,在内部形成多元化主题功能板块(图4)。

4 控制手段

4.1 重点地段控制

将皇冠湖城市主中心及西河东、龙简综合公共次中心作为大车都的重点控制地段进行提升设计,将皇冠湖湿地公园等绿地与中央绿海融为系统进行整体打造,为集聚高端服务业和循环经济提供良好的环境基础。该区域应注重保证湖水的实现通透,沿湖第一界面布局形态优美的大型公共建筑,临绿带开发以低强度为主,形成特色小街区。

4.2 界面体系控制

规划对城市主要商业街、广场与绿地周边建筑贴线率进行控制,塑造连贯统一、风格协调的城市界面。此外,对于汽车工业片区及汽车研发、汽车贸易片区等体现片区主题特色的标志性界面也应进行要素设计。

4.3 开敞空间控制

构建良好的开敞空间,是提升大车都城市魅力及空间活力的重要保证。规划结合大车都山水景观特色建立了“望山见水、透风见绿”的开敞空间体系。

(1)以龙泉山为核心构筑多条望山视线通廊。依托龙泉山得天独厚的山林资源及地理优势规划多条望山视线通廊,提升山体开敞面占山体总周长约比例至60%以上,并对山体周边建筑高度进行严格控制。

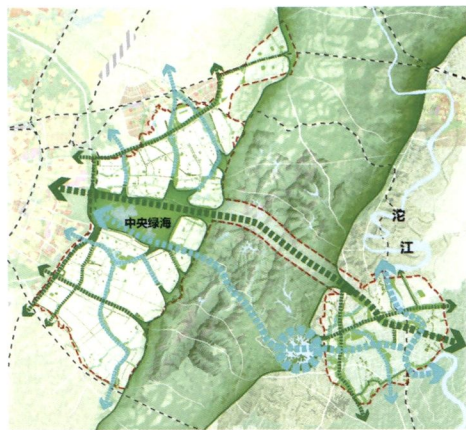


图4 生态格局分析图(图片来源:成都市规划设计研究院《成都市大车都概念性总体规划》成果)

(2)合理调控以三脉为核心的滨水岸线。调控东风渠、驷马河、东干渠三条主要河流,除严格控制岸线10米退距外,岸线与城市道路临近的一侧开敞面不少于岸线沿路长度的60%。

(3)通过利用开敞空间引导城市风向、加速城市气体流通,改善城市环境提高城市品质。充分考虑大车都内主要风向与外部生态环境和谐融汇、廊道在空间上的相互衔接等问题。以中央绿海为核心,结合四径等生态廊道形成杖状的绿道-廊道相结合的廊道通风形式,构建高效促进城市通风、缓解热岛效应的城市绿地廊道体系。

4.4 建筑风貌控制

在产业园区,建筑风貌形象以冷色系为主,大气简洁,其中研发科技型企业要表现出办公建筑简洁高效的特质,以玻璃幕墙或通高柱廊为特点,充分展现大车都作为转型创新区的形象。

在综合公共中心区,建筑风貌应具有时代性特征,通过对重点地段、标志性建筑进行打造及标志性建筑的确立提升片区吸引力,形态上应体现现代、时尚、简洁的特点,并协调片区内办公、商业及居住建筑风格的统一。

结语

以汽车为先导的产业集群是大车都发展的动力和源泉,城市建设是大车都产业持续发展的保证,只有和谐共生、相辅相成才能实现大车都可持续发展。本文探索了提高城市品质、促进产城融合理念下大车都的城市设计策略,对促进大车都生产生活空间协调发展、空间品质的提高具有一定借鉴和参考意义。

参考文献:

- [1] 龙泉驿区公众信息网, www.longquanyi.gov.cn/
- [2] 李翹. 打造曹妃甸工业新城的后花园—唐山滦南北河新区城市设计[J]. 中国会议, 2008(9).
- [3] 刘晶. 产业园区存量型城市设计—以江宁高新园区二次开发为例[J]. 规划师, 2016(9):103-107.